CHEMINS DE FER.

DU CONCOURS

DES

COMPAGNIES FINANCIÈRES.

Par la Compagnie fermière de Lyon,

POUR FAIRE SUITE

A SA PREMIÈRE PUBLICATION.

25 MAI 1844.



IMPRIMERIE D'ADOLPHE BLONDEAU,

RUE RAMEAU, 7 (PLACE RICHELIEU).

AVERTISSEMENT.

Quelques objections ont été faites contre le système de fermage simple des Chemins de fer, depuis la publication de notre dernier écrit.

C'est ainsi qu'on aurait dit que le Gouvernement ne pourrait suffire seul à la tâche qu'on lui impose, et qu'onéreux ou non, il fallait bien qu'il acceptât le concours des Compagnies financières, puisque ce concours était indispensable.

On aurait ajouté que l'État, obligé de faire face à de nombreux engagements, ne pouvait, sans imprudence, demander à l'emprunt la totalité des dépenses que lui imposerait l'exécution entière des lignes projetées.

On aurait dit enfin que les produits présumés sur lesquels nous avions établi nos calculs, dans quelques aperçus précédents, ne pouvaient être espérés de l'ensemble des lignes, mais seulement de celles qui sont réputées les meilleures.

C'est à répondre à ces objections que ce nouvel écrit est destiné.

Du reste, nous n'avons rien vu, dans la presse, ni ailleurs, qui soit venu atténuer les considérations développées dans notre précédente publication, de sorte que nous pouvons dire avec Pascal, que *nos remarques subsistent*.



CHEMINS DE FER.

LE CONCOURS DES COMPAGNIES FINANCIÈRES EST PRÉMATURÉ, IL EST INUTILE, IL EST ONÉREUX.

> Eu égard aux circonstances présentes, la détermination de la Commission du Nord équivaut à une *proposition d'ajournement de tous les chemins de fer sans exception.* [1] ..... Ce vote, s'il était maintenu, serait un encouragement immense à ceux qui rêvent encore l'*exécution entière du réseau par l'Etat* (2).
>
> (*Journal des Débats* du 9 mai 1844.)

> Les ingénieurs des ponts-et-chaussées construiront les chemins de fer avec ce soin et cette promptitude dont la preuve a été fournie par eux sur la ligne du Nord, et *sur toutes celles auxquelles ils ont touché.*
>
> (*Journal des Débats* du 16 mai 1844.)

Nous laissons à plus habiles que nous, le soin de concilier cette horreur pour l'exécution des chemins

[1] Cette commission a résolu de proposer l'achèvement de la voie par l'État, et la concession de l'exploitation à une Compagnie fermière.

[2] *L'exécution entière du réseau par l'Etat* est le fait de la loi du 11 juin 1842 que le *Journal des Débats* soutient. Le concours demandé aux Compagnies n'a pour objet que l'avance du prix des rails.

de fer par l'État, avec cette admiration pour la promptitude, et les soins avec lesquels ses ingénieurs les exécutent.

Il est vrai, que le premier article est du 9 mai, et le second du 14 !

Tout le monde reconnaît que le concours des Compagnies financières, *en ce qui touche l'exécution,* est fort onéreux, mais leurs partisans le disent indispensable. On affirme que l'État ne peut s'en passer, et qu'il ne saurait seul suffire à la tâche que lui imposent les exigences qui se manifestent de toutes parts.

Nous disons nous, au contraire, que le concours demandé nuira, au lieu de servir; retardera, au lieu d'accélérer; *et que, plus on aura de Compagnies, moins on aura de chemins*, par la raison bien simple qu'elles demandent beaucoup plus qu'elles n'offrent, et que tout ce qui aura été accordé à la spéculation, sera bien évidemment perdu pour les chemins de fer.

Ce qui est en question.

Les projets soumis à la Chambre portent à 2,000 kilomètres environ, les lignes de chemins de fer qui seraient mises immédiatement en voie d'exécution.

Les travaux d'art et de terrassement s'élèveraient à peu près, pour l'établissement de ces 2,000 kilomètres, à 360 millions, qui seraient employés en six années, à raison de 60 millions par an. Cette somme serait fournie par l'État, c'est un point d'accord.

Le matériel d'exploitation donnerait lieu à une dé-

pense d'à peu près 100 millions. Cette somme serait laissée à la charge des Compagnies, qu'elles fussent fermières ou financières; on est également d'accord à ce sujet.

Reste la fourniture et la pose des rails exigeant une dépense d'environ 125 millions, qui n'aurait lieu *qu'après les autres travaux* [1].

C'est uniquement sur cette partie de la dépense que roule le débat; c'est à cela que se réduit, en ce qui touche l'exécution, le concours demandé aux Compagnies.

Les Compagnies, quant à présent, n'ont pas à intervenir.

La dépense à la charge de l'Etat sera d'environ 60 millions par an, *pendant six ans.*
(*Journal des Débats* du 16 mai 1844.)

De quoi s'agit-il *aujourd'hui?* [2]

[1] Ces chiffres sont extraits d'un article du *Journal des Débats* du 16 mai. Nous pensons que la dépense sera plus considérable, et s'élèvera, savoir :

Pour les travaux d'art et les terrassements à. . . . 400 millions,
soit, à 200,000 fr. par kil., au lieu de 180,000.
Pour les rails à. . . . . 200 »
soit, à 100,000 fr. par kil., au lieu de 80,000.
Pour le matériel à. . . . . 100 »
soit, à 50,000 fr., au lieu de 40,000 aussi par kil.
En tout. . . . . 700 millions.
au lieu de 610.

[2] Nous parlerons plus tard de la ligne du Nord et du chemin de Vierzon. Les réflexions qu'on va lire s'appliquent uniquement aux lignes dont les travaux ne sont pas encore commencés, telles que celles de Lyon, Bordeaux, Strasbourg, etc,

De dépenser les trois cents soixante millions consacrés aux travaux d'art et de terrassements : c'est l'État qui les fournit;

D'exécuter ces travaux : c'est l'État qui les exécute.

Combien de temps ces travaux exigeront-ils?

On avait dit, jusqu'ici, qu'il fallait dix ans, pour les mener à fin; le *Journal des Débats* dit six; nous nous en rapportons [1].

De six ans donc les Compagnies n'auront rien à faire. Ce seront des Compagnies *in partibus*. Nous nous trompons, elles feront des actions et joueront avec, pendant que le gouvernement fera les chemins.

Et après?

Après, elles auront tout simplement à acheter de l'État ce qu'elles ont à lui livrer!

[1] Il pourra, sans doute, arriver que quelques parties de la voie soient prêtes avant d'autres; mais outre que, même pour ces parties, il faille attendre plusieurs années encore, il est présumable qu'on fera, autant que possible, tout marcher de front; car ces exploitations partielles, qui auraient l'inconvénient d'exciter des jalousies et des mécontentements de la part des localités laissées en retard, ne présenteraient qu'une utilité fort problématique; et il est présumable que l'État s'attachera, autant que possible, à livrer la voie tout à la fois, afin d'éviter une immixtion d'intérêts et de coopération entre l'administration et les Compagnies, qui nuirait probablement à tous.

Qu'au surplus, on ne perde pas de vue que nos raisonnements subsisteraient, dans toute leur force, alors même que l'inaction à laquelle seront condamnées les Compagnies, au lieu de durer six années, ne serait que d'une durée moins considérable, de trois ans, quatre ans, si l'on veut.

En effet, que doivent fournir les Compagnies dans le système dont il s'agit?

Le sable, les traverses, les rails.

Or, sable, traverses, rails, tout enfin sera approvisionné ou acheté par l'État, en grande partie au moins, pour l'établissement de la voie provisoire nécessaire à l'exécution des travaux qu'il s'est réservé.

De sorte que l'intervention des Compagnies financières se bornera alors à racheter de l'État, on le répète, ce qu'elles auront à lui fournir; le tout à grand rabais, sans doute, et au risque de contestations sans fin [1].

Bizarre combinaison, il faut en convenir, de laquelle il résulterait que le gouvernement vendrait pour acheter, et se ferait le fournisseur de ses fournisseurs!

Singulier moyen d'accélérer les travaux, que de les suspendre brusquement, de désorganiser l'administration, les chantiers, d'arrêter une entreprise pour lui en substituer une nouvelle; de remplacer les ingénieurs, les employés; de faire table rase; d'inventorier, expertiser, livrer les outils, le matériel, le sable, les rails, les traverses, toutes choses qui ne peuvent se faire sans des dépenses et une perte de temps considérables, en supposant même que le tout se dût passer sans procès, et de bon accord, chose peu présumable. On voudrait retarder et entraver les travaux, qu'en vérité on ne ferait pas autrement!

Ainsi, on le voit, nul travail pendant cette longue

[1] Voir les articles 7 et 10 du cahier des charges joint au projet de loi.

période d'exécution, nulle avance, nul concours de la part des Compagnies, car il est bien évident qu'on ne peut poser les rails sur une voie qui n'est pas faite, et qu'on n'a pas à approvisionner ce qui l'est déjà.

Cette combinaison est, il est vrai, extrêmement favorable au jeu des actions, d'abord à raison de l'inconnu dans lequel elles seront enveloppées pendant cette longue série d'années, et en second lieu parce que les Compagnies, n'ayant rien à dépenser, ne devront pas faire d'appel de fonds, et qu'on pourra jouer ainsi sur ces actions sans bourse délier, ou avec de faibles avances; en telle sorte que les Compagnies auront pu escompter et encaisser les profits, bien longtemps avant qu'elles aient pu prendre la moindre part à l'œuvre!

Si toute négociation d'action était interdite avant le premier inventaire, que de souscriptions s'en iraient en fumée!

Ainsi, au point de vue de l'agiotage, ce système ne laisse rien à désirer, et si c'est à cela qu'on vise, il faut qu'on se hâte, car on ne saurait mieux faire.

Mais si on a d'autres vues, il faut qu'on s'arrête, car rien ne saurait justifier cette création ANTICIPÉE d'actions qui, pendant plusieurs années, ne représenteraient rien; rien que des illusions, puisque les Compagnies n'auraient encore pris aucune part à l'affaire; ni comme travail, ni comme argent.

Ne serait-il pas à craindre que de pareils actes ne vinssent en aide aux reproches si injustement adressés

à la Chambre, de faire des lois pour la Bourse, tandis que la Bourse ferait des actions pour la Chambre !

N'y aurait-t-il pas là matière à une sérieuse et terrible responsabilité; et les hommes sur lesquels devraient retomber les conséquences qui seront la suite inévitable de cette étrange combinaison, seraient-ils bien tranquilles?

Dangers de la précipitation.

Il y a moins d'un an que la Compagnie du Nord se présentait à la Chambre avec un traité conclu à des conditions qui, comparées à celles qu'elle accepte aujourd'hui, offrent une différence qu'un publiciste non contredit a porté à plusieurs centaines de millions ! Et encore ce calcul a-t-il été fait, dans la supposition d'une concession peu probable, de 28 années !

La Chambre, en annulant ce traité, a rendu un service immense au pays qui aura gagné, à cet ajournement, une somme énorme, sans que les travaux aient été suspendus un seul jour.

Il lui suffit aujourd'hui de s'imiter.

Commettrait-elle, pour les cinq cents lieues à faire, la faute dont sa prudence a sauvé le pays? Ce n'est pas possible[1].

[1] Le projet de loi du 11 juin 1842 stipulait que les contrats de concessions qui seraient passés, seraient approuvés par ordonnances royales.

C'est par suite d'un amendement de la Commission, adopté par la Chambre, qu'il a été statué que ces contrats seraient soumis à la sanction législative.

Cet amendement a épargné au pays des traités désastreux.

Lorsque la Chambre prit, dans la session dernière, la *licence grande* de modifier le traité fait pour le chemin de fer de Marseille à Avignon, on disait que les chemins de fer étaient perdus, *qu'on tuait les Compagnies !*

Ne sont-elles pas bien mortes !

On dit les mêmes choses aujourd'hui, et il faut avouer que c'est nous supposer trop peu de mémoire, en vérité, que de renouveler, avec tant d'assurance, de pareilles prophéties.

Et voyez encore : Si le gouvernement éprouve le besoin d'apporter quelques modifications dans les tracés; si, comme tout porte à le croire, de nouveaux procédés se manifestent, qui permettent de faire des rails à des conditions meilleures; de les remplacer même, par un autre mode, avec une autre matière, d'en diminuer le poids, le nombre, il faudra donc qu'il prenne l'agrément des Compagnies?

Comprend-on ce qui en résulterait? Comprend-on ce que coûterait au pays ce droit de *veto* qu'on aurait octroyé aux Compagnies, sans motif, sans compensation, sans avantage!

Tout ce qui touche aux chemins de fer est neuf et peu connu; la science, sous ce rapport, est encore à l'état d'enfantement, les idées se modifient d'un moment à l'autre, l'expérience jette, chaque jour, de nouvelles lumières sur cette grande question, et signale les résultats les plus inattendus.

Le bénéfice du temps est donc incalculable, et c'est

une bonne fortune pour le pays que de pouvoir se le réserver, dans cette circonstance, sans pour cela ajourner d'un seul instant, les travaux.

Le système des chemins de fer atmosphériques et d'autres qui se produisent, pourront être examinés et jugés pendant que les travaux d'art et de terrassement s'exécuteront, ce qui permettra d'apporter les modifications qui seraient reconnues utiles dans l'établissement des moyens actuels de locomotion, chose qui ne serait plus possible si l'Etat se rivait aux pieds des Compagnies qui ne lui rendraient pas sans rançon, une liberté qui leur aurait été engagée sans motif.

Ce qu'allèguent les Compagnies.

Les Compagnies n'auront *de fonds à verser* qu'après que les terrassements et ouvrages d'art auront été exécutés par l'État.

(*Journal des Débats* du 23 mai 1844.)

Mais, dit-on, si on n'a pas besoin des Compagnies aujourd'hui, ni de leurs capitaux, on pourra en avoir besoin plus tard !

Eh bien, plus tard on avisera ! Est-il raisonnable de traiter aujourd'hui pour des travaux qui ne devront être exécutés que dans un temps éloigné ; d'emprunter de l'argent qu'on n'aura à dépenser que dans cinq ou six ans ?

N'y aurait-il pas, dans une telle manière de procéder,

quelque chose qui choque tous les principes, tous les enseignements du bon sens et de la raison?

Les Compagnies ne se présenteront peut-être plus !

Pourquoi, si l'affaire est profitable?

Et si elle est mauvaise, convient-il à un grand état comme la France de spéculer sur l'erreur où se trouveraient ces Compagnies? La prospérité publique doit-elle s'acquérir par la ruine de ceux qui traitent avec l'État?

Puis ne sait-on pas, quand l'orage vient, ce que valent alors ces traités? Le gouvernement veut-il se replacer dans la nécessité de sanctifier de nouveau le mépris des contrats et de la foi donnée, ou d'outrager la justice qui ne lui permet pas d'avoir deux poids et deux mesures, et qui l'empêcherait, dès-lors, de repousser les Compagnies qui viendraient implorer son secours, la loi du 15 juillet 1840 à la main !

On dit que le moment est favorable :

L'est-il moins pour l'emprunt?

Que les capitaux abondent:

Est-ce une raison pour les payer plus cher que quand ils sont rares?

D'ailleurs, ce ne sont pas des *capitaux* que vous enrôlerez, puisqu'on ne les verse pas; mais seulement des *engagements;* et il faudra bien que ces capitaux, s'ils sont réels, cherchent, en attendant un autre em-

ploi. Puis qui garantit, en cas de crise, qu'ils se présenteront ? [1]

On ajoute que l'avenir peut offrir des chances mauvaises :

Ne peut-il pas, en échange, en offrir de bonnes ?

Que toutes les lignes ne sont pas également productives :

Raison de plus pour attendre les enseignements de l'expérience, puisqu'on peut le faire sans inconvénient, et sans retarder les travaux, car il ne convient pas plus d'abandonner des profits exorbitants aux uns, que de ruiner les autres.

Plus tard chacun saura mieux ce qu'il fait, le gouvernement aussi bien que les Compagnies, et les traités gagneront ainsi en moralité, tout ce qu'ils auront perdu au point de vue de l'agiotage et du jeu.

On compensera, dit on, les inégalités de produits, par des prolongations de concessions :

Tant pis ; parce que ce sera une injustice substituée à une autre ; car il en résultera, que les localités moins favorisées seront retenues plus longtemps que les autres sous le joug des tarifs et des Compagnies.

N'est-il pas évident, en effet, que le premier usage que le gouvernement fera de sa liberté, sera d'abaisser les tarifs, et peut-être même de les réduire aux simples

[1] Les versements qui seraient effectués et qui sont une affaire de *famille*, puisqu'ils n'ont pas lieu entre les mains du Gouvernement, mais bien dans les caisses de la Société, ne seraient pas même une garantie.

frais de traction; c'est-à-dire de mettre à la charge publique, les chemins de fer, de la même manière que les chemins de terre; d'autant plus que c'est sur ce terrain que les nations voisines et rivales se feront certainement la guerre!

Si la route de la Bourgogne était affranchie, vingt ans avant la route du Bourbonnais, qu'adviendrait-il de cette dernière?

Pour être équitable, il faut que le gouvernement donne à toutes les concessions une durée uniforme; autrement il y aura des parties favorisées, et ce seront les plus riches; d'autres écrasées, et ce seront les plus pauvres!

Qu'on se figure ce que serait le pays si nos routes appartenaient à cent Compagnies différentes; avec des vues, des tarifs, des intérêts opposés; si les unes étaient libres, et les autres frappées de droits!

On oublie trop que les routes de fer et autres n'intéressent pas seulement ceux qui les exploitent, mais encore les populations qu'elles traversent, et qui valent qu'on songe aussi un peu à elles. [1]

Ajoutons que ce système de compensation, au moyen de l'inégalité dans la durée des concessions aurait ainsi,

[1] Jusqu'à présent, le transport, vu de haut, était déterminé par les routes, les rivières, les canaux, ouverts à tous; il relevait des choses; il était donné aux personnes de le faire temporairement varier, il était hors de leur pouvoir de le dominer.

Les railsways concédés à des exploitants, l'arbitrage du transport cesse de relever des choses, et devient l'apanage des personnes.

Avec la faculté de mouvoir le tarif, d'enchérir ou d'avilir le trans-

pour effet, de laisser, à chaque localité, la charge de son chemin, ce qui équivaut à répartir l'impôt, non pas à raison de la richesse du sol, mais de sa superficie ; chose aussi inique qu'absurde.

Ce système n'est pas moins injuste entre les Compagnies elles-mêmes, qu'entre les différentes localités. Les unes auront les bonnes lignes et feront des bénéfices énormes; les autres auront les mauvaises, et se ruineront, car le prolongement des concessions ne serait, en ce cas, qu'une très insuffisante compensation.

S'il y a concession de 28 ans, le capital s'amortit avec 2 p. 100 ; si elle est de 47 ans, avec 1 p. 100 ; en sorte que l'avantage réel de la seconde, en ce qui touche le remboursement de son capital, est de 1 p. 100 seulement.

Est-ce là une compensation suffisante entre la ligne de Lyon, par exemple, et celle de Strasbourg; et si le produit de cette dernière ligne suffit à indemniser la Compagniequi s'en chargerait, pourquoi abandonner à celle qui prendrait la première, des produits réputés deux ou trois fois plus forts?

Donc, rien dans ce qui est allégué ne justifie le moins du monde, la précipitation qu'on mettrait à *ven-*

port, d'expédier plus ou moins vite, d'accepter ou de refuser les conditions ordinaires des expéditions,.. L'EXPLOITANT d'une voie de fer, quel qu'il soit, qu'il en ait ou qu'il n'en ait pas conscience, devient l'arbitre de la production, de l'existence de plusieurs localités; d'une part, de celles qu'il dessert, d'autre part, de celles dont les produits similaires alimentent les mêmes marchés que les premières. (E. BLANC, *Une opinion sur l'organisation en service public, des chemins de fer*, p. 37.)

dre l'avenir, pour un peu d'argent comptant, dont on n'aura besoin que dans plusieurs années. Il faut qu'on sache si ce sont des actions qu'on veut créer, ou des chemins de fer.

Le concours des Compagnies financières est onéreux.

Nous avons établi que le concours des Compagnies financières était prématuré et inutile, pour les lignes non encore commencées; établissons maintenant qu'il est onéreux, et ne saurait conséquemment être accepté même pour les lignes qui n'attendent plus que les rails, c'est-à-dire pour la ligne du Nord, et pour celle d'Orléans à Vierzon.

On s'accorde à penser que les bonnes lignes aboutissant à Paris doivent rendre au moins 25,000 fr. par kilomètre net. [1]

[1] « Nous avons dit, dans de précédents écrits, que l'on pouvait estimer à 25,000 fr. par kilomètre le produit net des bonnes lignes « aboutissant à Paris. L'expérience des chemins de fer d'Orléans « et de Rouen, maintenant en exploitation, a confirmé pleinement cette « estimation. » (BARTHOLONY : *Résultats économiques des Chemins de fer*, page 52.)

On sait que M. Bartholony est l'un des plus chauds et des plus habiles défenseurs des Compagnies financières; et il n'est pas besoin d'ajouter que ces Compagnies n'ont pas intérêt à enfler les produits dont elles demandent l'abandon, au contraire.

On conviendra dès-lors que c'est faire beau jeu à nos adversaires que de prendre leurs chiffres pour base de la discussion.

Beaucoup de personnes pensent que ce produit sera de beaucoup dépassé, à en juger par le prodigieux accroissement de circulation qu'amènent les chemins de fer; et aussi à raison de la diminution progressive qui s'opère dans les frais; ces personnes croient que ce

Pour éviter toute controverse, nous réduirons à 1000 kilomètres ces bonnes lignes. (Celles du Nord et de Lyon représentent presque, à elles seules, cette étendue). [1]

Ce serait donc un produit net annuel de 25 millions que l'Etat trouverait dans cette partie du réseau.

Admettons que le gouvernement en abandonnât dix aux Compagnies fermières, pour intérêts de leurs ca-

chiffre de 25,000 fr. deviendra la *moyenne* du rendement des lignes qui doivent composer le reseau projeté, et dont les unes produiront beaucoup plus, les autres beaucoup moins.

[1] Nous avons, dans un écrit récemment publié, présenté quelques calculs hypothétiques qui ne paraissent pas avoir été suffisamment compris.

Après avoir fait ressortir tout ce que certains traités avaient d'onéreux, on a indiqué les conséquences qu'ils auraient eu pour le pays, s'ils eussent été appliqués à l'ensemble du réseau projeté de 4,000 kilomètres, dans l'hypothèse d'un revenu moyen de 25,000 fr. par kilomètre.

A cela, on a répondu que toutes les lignes ne donnaient pas le même produit. Nous le savions bien, et nous avons nous-mêmes pris soin de le dire plusieurs fois; nous avons établi nos calculs sur une moyenne et au point de vue du pays, et non au point de vue de telle ou telle Compagnie.

L'observation vaudrait de la part d'une Compagnie générale qui demanderait la concession de tout le réseau, et qui pourrait contester plus ou moins utilement la moyenne établie; mais elle n'a aucune portée de la part des Compagnies qui demandent *les bonnes lignes*; au contraire, puisque c'est leur faire beau jeu, que de raisonner sur une moyenne dont elles forment les termes les plus élevés; or, il est bien évident que les objections faites par nous, portent contre les bonnes lignes, et militent, au contraire, en faveur des mauvaises. Nous avions pris le soin d'expliquer cette pensée dans une note qui n'aura pas été lue, par les honorables contradicteurs qui ont fait les observations dont il est ici question.

pitaux, dépréciation de leur matériel, et rémunération de leur industrie et de leurs soins; il resterait encore à l'État 15 millions.

Par contre, l'État aurait eu à poser les rails sur 1000 kilom., qui, suivant le *Journal des Débats*, ne coûteraient pas plus de 80 millions, ce que nous croyons au-dessous de la vérité. Aussi porterons-nous cette dépense à 100 millions, toujours dans l'intention de faire reste de droit à l'opinion adverse.

L'annuité nécessaire à l'amortissement de cette somme, pendant la durée de la concession, qui, aux termes des projets serait en moyenne de 29 ans, est d'un peu moins de deux millions, mettons en deux. Resterait net treize millions.

Or, 13 millions inscrits en rentes 3 p. 100 et négociés à 80 p. 100 seulement donnent près de 350 millions, au lieu de 100 que le gouvernement aurait dépensés; de sorte que le produit des 1,000 kilomètres de bonnes lignes lui fournirait les moyens de poser les rails sur la presque totalité du réseau! Ceci est-il clair?

On voit si nous avions raison, en commençant, de dire que plus nous aurions de Compagnies financières, moins nous aurions de chemins.

On comprend dès-lors que le *Journal des Débats* trouve *détestable* la détermination de la commission du Nord, qui a pensé que l'État devait se passer d'un concours offert à un pareil prix [1].

[1] La détermination de la commission du Nord qui, dans certaines conditions politiques, pourrait se motiver, dans la situation présente est *détestable*.
(*Journal des Débats* du 9 mai 1844.)

Le *Journal des Débats* a raison et les Compagnies financières aussi ; rien ne serait plus *détestable*, en effet, qu'un gouvernement employant les bénéfices des bonnes lignes, pour s'aider à faire les mauvaises, au lieu de les abandonner à la spéculation !

L'emprunt est-il opportun?

Nous avons entendu des hommes considérables émettre des doutes sur la convenance d'un emprunt, dans un moment où l'État aura à recourir à cette ressource, non seulement pour faire face à la partie des chemins de fer mise, dans tous les cas, à sa charge ; mais encore à divers autres grands travaux d'utilité publique, tels que canaux, routes, etc.

A ces personnes nous répondrons d'abord qu'il n'y a nulle nécessité, *de s'en occuper*, *dans ce moment*, puisque, ainsi que nous l'avons démontré, ce n'est pas de plusieurs années, qu'on pourra songer à cette dépense, à l'exception toutefois, du chemin de fer du Nord et de celui de Vierzon[1], pour lesquels le gouvernement est en mesure ainsi que cela est établi par le projet de loi.

[1] On sait que le tronçon de Dijon à Châlon est, en grande partie, exécuté, et qu'on pourra incessamment y poser les rails.

Nous ne pensons pas qu'on songe à aliéner, sous ce prétexte, la ligne de Lyon.

Le gouvernement peut compléter cette petite fraction du chemin, ce qui donnera lieu à une dépense de quelques millions seulement ; et la faire exploiter, en attendant que la ligne de Lyon soit prête, c'est-à-dire pendant six ou sept ans probablement.

Il peut même la donner à ferme, soit pour cette durée, soit pour un terme plus long, en se réservant la faculté de résiliation.

Au surplus, nous croyons savoir qu'une proposition a été adressée, à ce sujet, au gouvernement.

Cette réponse est évidemment péremptoire et sans réplique.

Nous répondrons, en second lieu, qu'un emprunt qui aurait pour effet d'obliger l'État à payer une rente de quatre millions, et de lui fournir les moyens d'en recevoir treize, serait à coup sûr une excellente affaire, et que l'État, à ces conditions, *ne saurait trop emprunter*, si tant est qu'une pareille opération puisse prendre le nom d'emprunt, et ne soit pas plutôt une véritable délégation.

Il ne faut pas dire que les revenus destinés a couvrir l'emprunt sont hypothétiques; ce serait une erreur, puisque les offres des Compagnies fermières les rendent certains, leurs offres dépassant, de beaucoup, la somme nécessaire au paiement des intérêts de l'emprunt qui serait fait pour les rails, et de son amortissement.

On sait d'ailleurs qu'on offre un emprunt donnant deux fois la somme qui serait avancée par les Compagnies ; et il n'est pas douteux que si le gouvernement, à défaut d'accepter ces offres, voulait en ouvrir un, sur des bases analogues, cet emprunt ne fut accueilli avec la plus grande faveur, et rempli comme par enchantement. Si l'affluence des capitaux dont on parle tant est réelle, elle accuse une absence proportionnée d'emploi, et ne saurait laisser de doute sur le succès. Que les concessions soient écartées, et l'emprunt héritera des capitaux dirigés vers elles. Cela semble bien clair, et le nier serait nier l'évidence. D'ailleurs qu'on essaie et on verra!

Réponse à l'objection faite au sujet de quelques calculs de notre précédent écrit.

Nous avons, dans quelques aperçus généraux, pris pour base des produits présumés l'évaluation faite de 25,000 fr. par kilomètre.

On a objecté que beaucoup de lignes du réseau ne donneraient pas ce produit.

Nous avons à répondre que nos raisonnements ne s'appliquent qu'à l'ensemble des bonnes lignes; ensemble que nous exprimé par le chiffre de 4,000 et que chacun peut réduire, comme il l'entendra, sans que notre argumentation perde rien de sa force.

Il est bien évident, en effet, que le Gouvernement doit d'autant moins sacrifier les bonnes lignes, qu'il y en aurait plus de mauvaises. De sorte que plus on réduirait le nombre des premières, plus nous aurions raison.

Nous avions supposé que la sagacité de nos lecteurs nous dispenserait de faire ces observations, tant elles nous semblaient évidentes. (*Voir la note, page* 17).

Conclusion et résumé.

Le concours des Compagnies financières est prématuré; il est inutile, il est onéreux.

Comme intervention dans le travail, ce concours serait une cause de retard;

Comme intervention dans la question d'argent, il serait une cause de ruine.

On ne peut rien perdre à attendre, puisque les travaux marcheront.

On risque tout à se hâter, puisqu'on se lierait les mains pour l'avenir.

L'inégalité dans la durée, qui est une nécessité de ce système, serait une calamité pour le pays et une injustice intolérable, au préjudice des localités moins favorisées.

La clause de résiliation ferait disparaitre, il est vrai, une partie de ces inconvénients, mais elle imposerait, en échange, au pays, des sacrifices d'argent d'une énorme gravité.

L'emprunt donnerait trois, pour des produits que les Compagnies paieraient un; c'est à dire 350 millions, au lieu de 100, ainsi qu'on vient de le voir;

L'emprunt laisserait au gouvernement sa liberté; les Compagnies l'en priveraient;

L'emprunt permettrait l'égalité dans la durée des concessions; les Compagnies ne pourraient l'admettre.

Pour la ligne du Nord et celle de Vierzon, le gouvernement est *en mesure*; le projet présenté à la Chambre le constate;

Il ne faut donc pas, quant à ces lignes, qu'on parle d'embarras d'argent, d'aide, de secours.

Le gouvernement, sur ce point, n'a besoin de personne, mais seulement d'un vote, et il le demande.

En ce qui touche les lignes de Lyon, Bordeaux, Strasbourg et autres non commencées, la chambre a un moyen simple, facile certain de sortir d'embarras, sans rien retarder, et de donner satisfaction immédiate

à toutes les impatiences et à toutes les localités, sans rien compromettre.

C'est tout simplement de voter les tracés et les fonds nécessaires aux travaux d'art et de terrassement dont on a à s'occuper; et *de réserver la question des rails, auxquels on n'aura pas de longtemps à songer.*

De cette manière, l'agiotage, il est vrai, aura perdu son procès; mais le pays aura gagné le sien!

Voilà la vérité.

Jamais, dans aucune affaire, dans aucune question, elle ne se manifesta plus nette et plus éclatante.

Pour s'y tromper, il faudrait le vouloir.

Si jamais une conception de la nature de celle qui a été rêvée, pouvait passer dans les faits, il faudrait désespérer de la raison publique, car une pareille aberration annoncerait une de ces époques de vertige et d'erreur, dont parle le poète; où toute plume doit se briser, toute bouche se clore, et tout homme attendre, résigné, le retour de la raison.

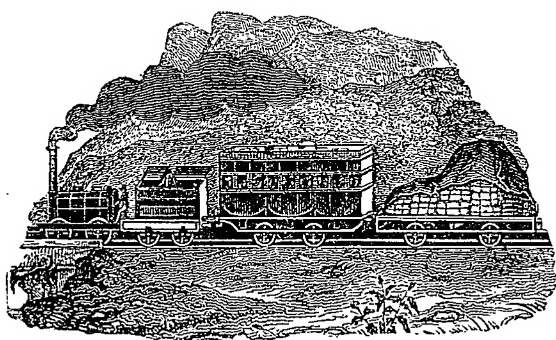
Quand la vérité n'est qu'obscurcie, les efforts de l'homme peuvent valoir; mais quand son flambeau est éteint, il ne se rallume que dans l'orage, et au feu du ciel!

Les membres du Conseil d'administration de la Compagnie fondée pour soumissionner le bail à ferme du chemin de fer de Paris à Lyon,

Clément REYRE,
Isaac RÉMOND,
Antonin RIEUSSEC,
Jean BONTOUX,
VIDAL-GALLINE.

Adrien MORIN,
Louis BREITTMAYER,
Marceau PIGNATEL,
Louis BONNARDET,

Paris. Imprimerie de Blondeau, rue Rameau, 7.



Paris. — Imprimerie d'Ad. Blondeau, rue Rameau, 7.